

## **Une offre de transports collectifs bien meilleure en Allemagne qu'en France dans les villes moyennes, et des pistes pour y remédier**

*Une étude comparative révèle de fortes disparités entre la France et l'Allemagne en matière de transports collectifs dans les villes de taille moyenne et donne des pistes pour y remédier.*

Comment se déplacent les habitants des villes moyennes en France, en Allemagne et en Espagne ? L'Autorité de la Qualité des Services de Transport (AQST) a mené une étude comparative pour évaluer la qualité des transports collectifs dans des villes d'environ 150 000 habitants et leurs banlieues. Et les résultats sont sans appel : les villes françaises sont largement distancées par leurs homologues allemandes.

### **Méthodologie de l'étude**

L'analyse complète de l'offre de transports collectifs toutes les villes en Europe n'est pas faisable faute d'une base de données complète et homogène en Europe. Il a donc été procédé à des sondages par échantillonnage statistique. A cet effet, dans un premier temps, ont été retenues par tirage au sort 4 villes d'environ 150000 habitants, dont 2 en France (Brive la Gaillarde et Quimper), et 2 autres pour servir de point de comparaison (Weimar en Allemagne et Ourense en Espagne). Ces villes présentent des populations et des densités similaires, ce qui permet des comparaisons raisonnables.

Ensuite, un échantillon de 15 trajets a été tiré au sort dans chaque ville et sa périphérie (5 dans le cœur, 5 du cœur vers la banlieue, 5 au sein de la banlieue) puis analysé sur divers critères pour voir comment ils répondent aux attentes de déplacement des voyageurs un jour de semaine : temps de trajet total, trajet direct ou avec correspondance (dont temps de correspondance dans ce cas), fréquences dans la journée, amplitude dans la journée (heure entre la première et la dernière solution d'acheminement de la journée)

La significativité statistique des résultats obtenus est ensuite vérifiée.

### **Weimar, un modèle d'efficacité**

Parmi les quatre villes analysées, Weimar (située en Thuringe, Allemagne) se distingue par un réseau de transports (urbains et ferroviaires) particulièrement efficace. Ainsi, la durée moyenne des trajets y est de seulement 45 minutes, contre 2h29 pour les villes françaises et 2h05 pour Ourense.

Le point crucial de différenciation réside dans le temps de correspondance. À Weimar, il est de 25 minutes en moyenne, alors qu'il s'étire à 2h01 pour les villes françaises et à plus de 3 heures pour Ourense. Ces longs temps d'attente rendent les déplacements bien plus laborieux en France et en Espagne qu'en Allemagne.

## **Des fréquences et des amplitudes horaires bien supérieures**

Autre critère marquant : l'amplitude horaire, c'est-à-dire la plage entre le premier et le dernier trajet de la journée. À Weimar, elle atteint 10h28, soit près du double de celle des villes françaises (5h59) et bien plus que celle d'Ourense (4h42).

Le nombre de trajets quotidiens est aussi un indicateur révélateur. À Weimar, 14 trajets par jour sont possibles, contre seulement 4 à Quimper et Brive-la-Gaillarde. De plus, plus de la moitié des trajets (53 %) sont directs en Allemagne, alors qu'ils ne sont que 27 % en moyenne en France.

## **Une meilleure planification en Allemagne**

La véritable différence se situe dans la planification des horaires et des correspondances. En Allemagne, les trajets sont mieux coordonnés autour des gares centrales et bénéficient d'une connexion plus efficace avec le réseau ferroviaire régional. Également, en périphérie d'aire urbaine, l'offre de bus et l'offre de trains régionaux semblent plus abondantes en Allemagne.

L'étude met en lumière l'impact de cette planification sur l'efficacité globale du réseau. À Weimar, certaines lignes fonctionnent toutes les 15 minutes en journée, tandis qu'en France, l'offre reste souvent trop faible et mal synchronisée. Le réseau de transport de Weimar est ainsi davantage structuré autour d'un petit nombre de nœuds de correspondance : la gare centrale et la place centrale (place Goethe), ce qui favorise les correspondances rapides et efficaces.

## **Des exemples concrets illustrant ces disparités**

Prenons le cas d'un trajet représentatif (au milieu de la performance de l'échantillon de chaque ville) entre la périphérie et le centre-ville. À Weimar, un habitant de Kiliansroda souhaitant rejoindre le centre-ville en transports collectifs dispose de 6 trajets par jour, avec une durée moyenne de 18 minutes et une correspondance quasi inexistante. En revanche, à Quimper, un habitant de Ty Sanquer devra patienter plusieurs heures entre deux bus, et son trajet pourra durer jusqu'à 5 heures en raison des correspondances mal coordonnées.

Autre exemple frappant : un trajet entre deux quartiers périphériques, là aussi pour des trajets représentatifs. À Weimar, un usager reliant Magdala à Kosnitz peut effectuer son trajet en 1h09, avec une correspondance de seulement 26 minutes. À Brive-la-Gaillarde (Corrèze, France), un déplacement similaire prendra jusqu'à 5h30 en raison d'une correspondance de plus de 4 heures, rendant le transport collectif quasi inutilisable.

Les différences avec Ourense (Espagne) ne sont en revanche pas significatives.

## **Vers une amélioration des transports collectifs en France ?**

Ces résultats offrent un éclairage précieux pour les décideurs en charge des transports publics en France. Ils soulignent la nécessité de repenser l'organisation des réseaux, notamment en optimisant les correspondances et en assurant une meilleure régularité des trajets, et de densifier les offres en lointaine banlieue.

En s'inspirant du modèle allemand, les villes françaises pourraient considérablement améliorer la qualité de leur offre de transports collectifs et encourager une alternative plus viable à la voiture individuelle. Cela nécessiterait notamment une meilleure coordination entre bus et trains régionaux, ainsi qu'une planification urbaine intégrée à l'offre de transport, ainsi que de nouveaux financements pour les espaces en frange des villes, comme par exemple la mobilisation du nouveau versement mobilité régional.

----

### **Encadré : Méthodologie détaillée de l'étude**

L'étude s'est basée sur un échantillon de trajets types dans chacune des quatre villes retenues après tirage au sort au sein de villes comparables : Quimper et Brive-la-Gaillarde en France, Ourense en Espagne et Weimar en Allemagne. Pour chaque ville, 15 trajets ont été analysés, répartis ainsi :

- 5 trajets à l'intérieur du cœur de l'aire urbaine,
- 5 trajets entre le cœur et la périphérie,
- 5 trajets entre deux points de la périphérie.

Les critères pris en compte incluaient le temps total de trajet, le nombre de correspondances, l'amplitude horaire des services et la fréquence des trajets. Ces trajets ont été sélectionnés par tirage au sort à partir de la base des aires urbaines fonctionnelles (FUA) de l'OCDE, garantissant une répartition équitable des points de départ et d'arrivée.

L'analyse repose sur les critères d'offre de la norme Afnor NF EN 13816, qui définit la qualité de service des transports publics réguliers de voyageurs. Des tests statistiques ont ensuite été menés afin de déterminer si les différences constatées entre les villes étaient significatives ou non. Les résultats montrent que les écarts entre Weimar et les villes françaises sont statistiquement significatifs au niveau de 99 %, confirmant l'avantage du modèle allemand.